

التجارة العربية والإسلامية في البر والبحر

رضوان السيد

تحاول هذه المقالة الموجزة أن تعرض قراءةً لكتابين في التجارة البرية والبحرية العربية والإسلامية. أما الأول فعنوانه: «التجار الهنود، والتجارة الأوراسية 1600 - 1750»⁽¹⁾ لمؤلفه ستيفن فريدريك دايل S. F. Dale. وأما الثاني فكتابٌ قديمٌ نسبياً لجورج فضلو حوراني، جدّه ووسّعه جون كارسويل J. Carswell، وعنوانه: «التجارة البحرية العربية في المحيط الهندي في العصور القديمة والوسطى»⁽²⁾.

يضع Dale عمله منذ البداية في سياقٍ واسع، وهي المنطقة الواقعة تحت السيطرة الصفوية ومملكة الأوزبك وصولاً من الناحية الأخرى إلى إمارة موسكو. وعمله جيد التوثيق، وواسع الإحاطة، لكنني لا أدري لماذا لم يستعن بالوثائق الروسية رغم ما يظهر من أنه يعرف اللغة الروسية، كما يعرف إلى حدٍّ ما المعلومات التي تتيحها تلك الوثائق للمقارنة؛ بشأن تطورات السياسة والتجارة في تلك المنطقة الشاسعة الواقعة غربي أوراسيا. يُظهر Dale أنه في الوقت الذي كان فيه الأوروبيون يثبتون أقدامهم في الهند، كان التجار الهنود ما يزالون

(1) Stephen Frederic Dale: Indian Merchants and Eurasian Trade, 1600-1750, Cambridge Studies in Islamic Civilization, Cambridge: Cambridge University Press, 1994.

(2) George F. Hourani: Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Medieval Times, revised and Expanded by John Carswell, Princeton: Princeton University Press, 1995.

- في القرن السابع عشر - يحاولون التوغل في إيران وأواسط آسيا وروسيا. ذلك أن التجارة المغولية الهندية - بضائع ووسائل - كانت ما تزال متطورةً بالمقارنة مع الإيرانيين والأوزبك، وأكثر تقدماً بكثير بالمقارنة مع الموسكوبيين. ويذهب Dale إلى أن الوفرة الإنتاجية الهندية، والتنوع المتقدمة للمنتجات آنذاك، سببهما الغنى بالموارد البشرية، والمساحات الزراعية الهائلة. فقد كانت القوى العاملة الهندية تبلغ أكثر من ضعفي العاملين في إيران وآسيا الوسطى. وكانت صادرات الهند الرئيسية إلى تلك النواحي: الأخشاب، والسكر، والأنسجة القطنية. وكانت الهند تستورد الخيول، والأطعمة الفاخرة، وبعض مواد صناعة النسيج. لكن صادراتها كانت تبلغ عشرة أضعاف وارداتها إلى تلك البلدان، مما أدى لديها إلى تراكم نقدي - الفضة خاصة - طوال القرنين السابع عشر والثامن عشر. ثم إن الفائض التجاري الكبير للهند الإسلامية مع جيرانها مكنها من «تحرير التجارة» (فلسفة: دعه يعمل Laissez-Faire) باعتبار أن ذلك لصالحها. أما الشاه عباس الصفوي فما كان بوسعه أن يفعل الشيء نفسه، لكنه سعى لنوع من رأسمالية الدولة، عن طريق الجمارك على التجارة، ووضع التجارة في دولته في يده أو تحت سيطرته. وسعى الجميع - بمن فيهم عبد الله خان الأوزبك - لحماية التجارة وتشجيعها عن طريق تنظيم القوافل وحمايتها، وإقامة الخانات، وتأمين التجار. وفي الحقيقة فإن إجراءات الأمان والضمان هذه هي التي جعلت الاجتياح التجاري الهندي ممكناً في إيران وبلاد ما وراء النهر. ولذا فإن انهيار الإمبراطوريتين الصفوية والمغولية في القرن الثامن عشر، وحروب نادرشاه؛ كلا الأمرين، أدى أيضاً إلى انهيار الحركة التجارية المزدهرة.

يُظهر عمل Dale الدقيق ذلك التلازم بين التجارة والسياسة. ففي الوقت الذي انهارت فيه الإمبراطوريتان الإسلاميتان (في الهند وإيران)، واشتعلت حروب نادرشاه، بدأ بطرس الأكبر - في النهاية الشمالية لذلك الطريق التجاري الشاسع الأبعاد، يتدخل في تجارة وعمل الجاليات الهندية التجارية في مواطن سيطرته. إذا كانت روسيا قد استولت على أستراخان عام 1555، وأعادت توجيه تجارتها باتجاه الشرق متجنباً مواطن سيطرة الدولة العثمانية. وكانت

الجاليات التجارية والهندية حتى القرن الثامن عشر في أستراليا وغيرها، تقوم بكل الأعمال التي تتطلبها التجارة المزدهرة: نقل السلع الثقيلة لمسافات طويلة، وتأمين النقود للمشاركة في التجارة (عمليات فتح الحسابات!)، وإيصال السلع أو التجارة الوسيطة بين الأطراف. ولا شك أن التجار الهنود استعملوا الوسائل نفسها التي كان يستعملها نظراؤهم الأوروبيون في القرنين السادس عشر والسابع عشر؛ وقد كان ذلك ضرورياً للقدرة على المنافسة أمام أطراف مختلفة، مع تأخر الجانب الروسي في استخدام الوسائل المتطورة للعمل التجاري. وما عانى التجار الهنود إلا من أمرٍ واحدٍ فقط ما أمكنهم تجاوزه: الارتفاع الكبير لأسعار السلع التي يتجرون فيها نتيجة النقل البري لمسافات شاسعة، مع ما يتطلبه ذلك من نفقاتٍ مختلفة، بخلاف ما يمكن توفيره من زمنٍ ونفقات في النقل البحري.

كانت التجارة بين إيران والهند تجري عبر البحر في الأعْم الأغلب: إما من سورات أو عبر نهر سيحون إلى البنجاب. أما التجارة البرية بين المملكتين فكانت تتم انطلاقاً من سنغار وبولان ومضيق الغمل. ويلقي Dale الضوء على أهمية سنغار باعتبارها أقصر الطرق بين المُلتان (المنطلق المهم للتجارة الهندية) وقندهار. أما التجارة مع ما وراء النهر فكانت تمضي عبر مضيق خيبر إلى كابل وما وراءها. وفي داخل الهند كانت المُلتان مركزاً تجارياً مهماً جداً، إلى حد أنه في القرن الثامن عشر كان المُلتاني يعني التاجر حتى لو لم يكن هندياً.

إن الأهمية الاستثنائية لكتاب Dale تأتي من أمرين: أولهما، إبراز ذلك التلازم بين السياسة والتجارة؛ وثانيهما، إبراز ذلك التلازم والتفاعل بين الكيانات السياسية المتعاصرة حتى وإن لم تكن متجاورة. ويمتد التلازم والتفاعل ليشملا طرائق القيام وأسباب الانهيار.

يبدأ جورج حوراني كتابه - الذي وسَّعه J. Carswell في نشرته الأخيرة - بموجزٍ حول الوضع في المحيط الهندي قبل الإسلام، ثم كيف استطاع الأمويون انتزاع قدر كبير من السيطرة على البحار والجزر البحرية من الفرس والبيزنطيين حتى أواخر القرن السابع الميلادي، الذي ظهر الإسلام في مطلعه. ففي نهاية القرن السابع الميلادي كان المسلمون قد سيطروا على

السواحل الشرقية والغربية والجنوبية للبحر المتوسط، كما سيطروا على البحر الأحمر، والخليج الفارسي، وعلى أجزاء من سواحل المحيط الهندي. ورغم أهمية هذه التطورات بالمعنيين الاستراتيجي والاقتصادي فإنها لم تُثر اهتماماً كبيراً لدى الباحثين باستثناءات ضئيلة⁽¹⁾؛ ولذا كانت دراسة حوراني في ذلك الحين (1951) بالغة الأهمية في تعميق الدراسة عن علاقات الشرق بالغرب، رغم موافقته على رؤية هنري بيرين (محمد وشارلمان) السائدة آنذاك حول القطيعة التي أحدثها الإسلام بين الشرق والغرب فيما بين القرنين السابع والعاشر⁽²⁾.

يرى حوراني أن العرب لم يغيبوا عن البحر الأحمر والمحيط الهندي منذ القرن الثالث الميلادي؛ مع أن وجودهم لم يصبح ملحوظاً تماماً إلا بعد القرن العاشر. ذلك أن عرب عُمان والخليج الفارسي أبحروا قبل الإسلام في البحر الأحمر وبحر العرب باتجاه الشواطئ البعيدة لشرق إفريقيا والشرق الأقصى. أما الحميريون والسبثيون والأنباط في شمالي الحجاز فقد مضوا عبر البحر الأحمر إلى سواحل شرق إفريقيا. وهناك ما يدلُّ على وجود تجارهم في موانئ سيلان والصين في القرن الثالث الميلادي.

وينشغل حوراني في الفصل الثاني بدراسة الطرق التجارية في عهود الخلافة الإسلامية. فيذكر أن العرب الشماليين (الأنباط) كانوا أقلَّ انشغالاً بالتجارة البحرية من عرب الجنوب، في فترة ما قبل الإسلام. فلما حدثت الفتوحات الإسلامية البرية، وظل البيزنطيون مسيطرين على البحر، انشغلت الدولة الإسلامية الأولى بوضع سياسات لحماية الأوضاع الجديدة، وتحدي السيطرة البيزنطية على الشكل التالي: أولاً، تأسيس مراكز بحرية بالإضافة إلى ما خلفه البيزنطيون؛ وثانياً، استقطاب صُناع وبَحارة من الإغريق والأقباط للبحرية الإسلامية؛

(1) مثل دراسة محمد فهمي عن القوة البحرية الإسلامية في شرق المتوسط بين القرنين السابع والعاشر (لندن، 1950)؛ ودراسة أرشيبالد لويس عن القوى البحرية والتجارة في المتوسط بين 500 و 1100م (برنستون، 1951). وقد تُرجمت الدراستان إلى العربية منذ مدة.

(2) قارن بنقدي لتلك الأطروحة في مقالة الأستاذ الفضل شلق في هذا العدد.

وثالثاً، تشجيع اليمنيين والعُمانيين والبحرانيين على المشاركة في فتوحات الشام ومصر وشمال إفريقيا، ودفعهم بالتالي للعمل في البحرية الجديدة؛ مثبتاً أن العرب الذين تعاملوا مع البحر لما يزيد على الستة قرون قبل الإسلام، ما كانوا يخافون البحر، كما تذكر بعض الروايات والحكايا.

وفي مقدمة الفقرة الثانية من فصل الكتاب الثاني يوافق حوراني بيرين على أطروحته حول القطيعة التي أحدثتها السيطرة الإسلامية بين شواطئ المتوسط الشرقية والغربية؛ بيد أنه يؤكد أن السيطرة الإسلامية وحدت مجالات أخرى شرقية: البحر الأحمر وبحر العرب والخليج الفارسي، ومساحات شاسعة من المحيط الهندي. فلقد كان إنجازاً عربياً توحيد الشريانيين المستخدمين منذ أقدم العصور في التجارة البعيدة المدى: المحيط الهندي والبحر المتوسط. ثم جاء ذلك الترابط بين المدييات البرية، والموانئ البحرية ليوصل تلك التجارة المتوسطة في المحيط الهندي إلى أقصى توسعها في القرنين الحادي عشر والثاني عشر؛ بل إن تلك الذروة جرى تجاوزها في القرنين الرابع عشر والخامس عشر، رغم هجمات المغول، وكوارث الطاعون. أما الباقي المفيد من كتاب حوراني فيوجد في الفصل الثالث من فصول كتابه الصغير. إنه الفصل المتعلق بصناعة السفن العربية، وتطورها، وحياة القادة والبحارة والمسافرين عليها، والوسائل والآليات المستخدمة في الإبحار والاستكشاف والتعرف والصيانة، والسلع المنقولة ومتغيراتها، ثم تلك الأمور المتصلة بعلوم البحار والإبحار من جهة (الدفاتر/الرهمانيز)، وعلوم التجارة من جهة ثانية. ولكي يجعل الأمر واضحاً تماماً فقد ألحق بفصله هذا نصّاً أربع قصص بحرية عربية مفيدة في المتابعة والتعرف على ذاك العالم الساحر.

أما John Carswell ناشر الطبعة الثانية من الكتاب، الموسعة والمؤثقة؛ فقد أضاف إليه ستين صفحة من الحواشي والتعليقات والدراسات الجديدة، كما زوّده بفهارس وخرائط مفيدة. تنصبُّ أهمُّ تعليقاته على الإفادة من نتائج البحوث الأثرية والجغرافية، مثل التحقيق الدقيق للطرق البحرية المستخدمة في البحر الأحمر والمحيط الهندي، وللموانئ في شرق إفريقيا والشرق الأقصى، وللسلع

المنقولة، والعملات المستخدمة، وأنماط السفن، وبيئات صناعتها وتطورات تلك الصناعة، بيد أن Carswell قصر اهتمامه على البحوث الأثرية، ولم يهتم للمصادر الكتابية، والوثائق الأخرى التي كُثرت عنها البحوث في العقود الأخيرة مثل وثائق الجنيزا، ووثائق المحاكم الشرعية، والكتب الملاحية العربية (أحمد بن ماجد مثلاً) التي نُشرت نشراتٍ علمية، وما كانت متاحةً لهوراني في طبعة كتابه الأولى. يذكر حوراني في الطبعة الأولى من كتابه أن المعلومات عن تجارة البحر بعد القرن العاشر ليست غزيرة! وما عاد ذلك صحيحاً اليوم؛ فالقرون الحادي عشر والثاني عشر والثالث عشر هي الأكثر تغطيةً فيما يتصل بالتجارة وطرقها وسلعها، وعلائق التجارة بالسياسة في عالمي المتوسط والمحيط الهندي. وكما سبق أن قدّمْتُ فإن المعلق لم يستفد كثيراً من البحوث والوثائق الجديدة أيضاً. بيد أن العجيب حقاً هو عدم تصحيح المعلق للخطأ الذي وقع فيه حوراني بالموافقة على أطروحة هنري بيرين القائلة بالقطيعة بين الشرق والغرب بسبب السيطرة الإسلامية. ذلك أن الأطروحة السالفة الذكر أثبتت البحوث الأركيولوجية بالذات عدم صحتها، وكان من الضروري الإشارة إلى ذلك للتكامل الذي ثبت تحقيقه تاريخياً بين تجارتي المتوسط والهندي.